



Vila industrial Jundiaí: as tensões entre permanências e transformações

Rafael Santos Silva e Máira Teixeira Pereira

Rafael SANTOS SILVA 

Universidade de Brasília; Faculdade de Arquitetura e Urbanismo;
Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo PPG-FAU-UnB; santos-rafael.rs@aluno.unb.br

Máira Teixeira PEREIRA 

Universidade Estadual de Goiás; Curso de Arquitetura e Urbanismo;
Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo PPG-FAU-UnB; maira.pereira@ueg.br

SANTOS SILVA, Rafael; PEREIRA, Máira Teixeira. Vila industrial Jundiaí: as tensões entre permanências e transformações. *Thésis*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 22, e 685, jul. 2026

data de submissão: 20/04/2026

data de aceite: 03/07/2026

DOI: 10.51924/revthesis.2026.v11.685

Contribuição de autoria: Concepção; Curadoria de dados; Análise; Metodologia; Supervisão; Validação; Visualização; Redação - revisão e edição: SANTOS SILVA, R.; PEREIRA, M. T. Coleta de dados; Software; Redação - rascunho original: PEREIRA, M. T.

Conflitos de interesse: Os autores certificam que não há conflito de interesse.

Financiamento: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) – Número do Processo: 133758/2025-7.

Uso de I.A.: Os autores certificam que não houve uso de inteligência artificial na elaboração do texto.

Editores responsáveis: Isis Pitanga e James Miyamoto.



Resumo

As experiências temporais e a evolução dos modos de vida deixam suas marcas e condicionam a paisagem, que, por sua vez, narra a dialética entre a preservação e as transformações do espaço urbano. O presente artigo tem como objeto de estudo a Vila Industrial Jundiaí (1954), em Anápolis (GO), analisando a intersecção entre planejamento urbano, forças econômicas e a constituição do patrimônio. Historicamente, a Vila está na origem do Bairro Jundiaí (1943) — primeiro núcleo planejado da cidade baseado nos preceitos das cidades-jardim —, tendo sido concebida como um anexo para suprir as necessidades da atividade industrial na cidade contudo verifica-se que o fator determinante para sua consolidação foi a infraestrutura ferroviária, com a implantação da Estação Engenheiro Castilho (1951), que funcionou como catalisadora do escoamento produtivo local. Tendo como procedimentos metodológicos a leitura espacial e o percurso *in-loco* o estudo examina a morfologia remanescente do conjunto urbano da Vila Industrial, no bairro Jundiaí, no qual se destacam o traçado ortogonal e os edifícios fabris, tais como galpões, o antigo moinho e a estação ferroviária. Os resultados apontam para a necessidade de preservação desses elementos, que, embora tensionados pelas dinâmicas urbanas contemporâneas, configuram-se como suportes fundamentais da memória coletiva e da identidade anapolina.

Palavras-chave: patrimônio industrial, memória coletiva, Anápolis (GO), Vila Industrial Jundiaí.

Abstract

Temporal experiences and the evolution of ways of life leave their marks and condition the landscape, which in turn narrates the dialectic between preservation and transformations of urban space. This article has as object of study the Industrial Village Jundiaí (1954), in Anápolis (GO), analyzing the intersection between urban planning, economic forces and the constitution of heritage. Historically, the village is at the origin of the Jundiaí Neighborhood (1943) - the first planned core of the city based on the precepts of garden cities -, having been designed as an annex to meet the needs of industrial activity in the city however verifies that the determining factor for its consolidation was the railway infrastructure, with the implementation of the Castilho Engineer Station (1951), which functioned as a catalyst for local production flow. Having as methodological procedures the spatial reading and the on-site path, the study examines the remaining morphology of the urban complex of the Industrial Village, in the Jundiaí neighborhood, in which the orthogonal layout and the factory buildings stand out, such as sheds, the old mill and the railway station. The results point to the need for preservation of these elements, which, although strained by contemporary urban dynamics, are configured as fundamental supports of collective memory and anapoline identity.

Keywords: industrial heritage, collective memory, anapolis-go, industrial village jundiaí.

Resumen

Las experiencias temporales y la evolución de los modos de vida dejan sus marcas y condicionan el paisaje, que a su vez narra la dialéctica entre la preservación y las transformaciones del espacio urbano. El presente artículo tiene como objeto de estudio la Villa Industrial Jundiaí (1954), en Anápolis (GO), analizando la intersección entre planificación urbana, fuerzas económicas y la constitución del patrimonio. Históricamente, la villa está en el origen del barrio Jundiaí (1943) - primer núcleo planificado de la ciudad basado en los preceptos de las ciudades-jardín -, habiendo sido concebida como un anexo para suplir las necesidades de la actividad industrial en la ciudad sin embargo verifica que el

factor determinante para su consolidación fue la infraestructura ferroviaria, con la implantación de la Estación Ingeniero Castilho (1951), que funcionó como catalizador del flujo productivo local. Teniendo como procedimientos metodológicos la lectura espacial y el recorrido in situ, el estudio examina la morfología remanente del conjunto urbano de la Villa Industrial, en el barrio Jundiá, en el que se destacan el trazado ortogonal y los edificios fabriles, tales como galpones, el antiguo molino y la estación de tren. Los resultados apuntan a la necesidad de preservación de estos elementos, que, aunque tensionados por las dinámicas urbanas contemporáneas, se configuran como soportes fundamentales de la memoria colectiva y de la identidad anapolina.

Palabras-clave: patrimonio industrial, memoria colectiva, anápolis-go, pueblo industrial jundiá

Introdução

Os complexos industriais reúnem edificações fabris de diversos períodos, sendo a Vila Industrial Jundiá, situada na cidade de Anápolis (GO), um exemplo notável desse tipo de remanescente no Centro-Oeste do Brasil. Estabelecida em 1954, a Vila é um reflexo direto do esforço de modernização e da expansão comercial, industrial e ferroviária que redesenhou a região entre o final do século XIX e meados do século XX, consolidando-se como um marco geográfico e econômico. Sua configuração espacial é definida principalmente por galpões industriais, organizados de forma a espelhar as dinâmicas produtivas do período. Mais do que um conjunto de edificações, o local funciona como um registro físico das transformações urbanas desencadeadas pela implementação da malha ferroviária, em 1935, que serviu de alicerce para o apogeu industrial na cidade.

Conforme a perspectiva de Meneses (1988), a definição de patrimônio industrial ultrapassa a existência isolada de monumentos de mérito excepcional. Embora um único edifício possa deter tal valor, o conceito refere-se, predominantemente, a sistemas complexos de estruturas — funcionais ou complementares — que orbitam o ciclo produtivo. Isso inclui desde armazéns e plantas fabris, até habitações operárias e infraestruturas de logística ferroviária. Para o autor, a salvaguarda e a interpretação desses bens são ineficazes se os seus componentes forem analisados isoladamente; a paisagem industrial só adquire significado pleno quando tratada como uma unidade integrada, ou seja, sob a ótica do patrimônio urbano.

As áreas que circundam complexos fabris costumam apresentar um tecido urbano densamente estabeleci-

do em função da atividade industrial. Na Vila Industrial Jundiaí, essa realidade é traduzida por uma paisagem de volumetrias uniformes e predominância da horizontalidade. A organização espacial do bairro não é aleatória. Ela deriva de uma lógica de funcionalidade e racionalização dos processos de produção, permitindo a leitura das camadas históricas.

Além disso, como aponta Rufinoni (2004), a demanda de certos setores industriais por espaços amplos impacta diretamente a divisão do território. Isso resulta em um parcelamento do solo caracterizado por lotes de grandes dimensões e uma malha viária desenhada para dinamizar o intenso tráfego de veículos, moldando o local conforme as necessidades fabris. Nesse sentido, a disposição da Vila Industrial Jundiaí é um reflexo direto de sua dinâmica fabril, manifestando-se por meio de um traçado urbano funcional. O desenho da área baseia-se em uma malha ortogonal, cujas vias se cruzam em ângulos retos para formar quadras e lotes de geometria retangular. Essa configuração não é meramente estética. Ela foi projetada para otimizar a implantação de infraestruturas industriais, garantindo a racionalidade espacial necessária.

Essa lógica de planejamento priorizou a eficácia operacional e a logística na Vila Industrial Jundiaí, facilitando a construção de amplos galpões voltados à produção fabril e ao armazenamento de mercadorias. Historicamente, essa morfologia serviu de suporte para a consolidação de um importante polo industrial na cidade, abrigando unidades especializadas no processamento de grãos, com destaque para as beneficiadoras de trigo e arroz, que encontraram na Vila o ambiente ideal para suas atividades.

Ao correlacionar a análise da paisagem com os conjuntos urbanos de origem fabril, a exemplo da Vila Industrial Jundiaí, torna-se possível estender a noção de patrimônio cultural à escala das instalações e dos sítios industriais. Essa ampliação justifica-se tanto pelo valor documental dessas estruturas, quanto pelas suas particularidades organizacionais e simbólicas. É a natureza sistêmica desses elementos que permite sua classificação como patrimônio urbano. Segundo Rufinoni (2009), a coesão desse conjunto é o que edifica a ideia de um "monumento coletivo", responsável por conferir identidade e forma à paisagem urbana.

No que tange à paisagem dos sítios industriais, Cossons (1978) ressalta que esses conjuntos superam a condição de meros registros técnicos ou históricos. Para o autor, o legado industrial é um componente vi-

tal na construção da “personalidade” de um lugar. Sob essa ótica, a Vila Industrial Jundiá deixa de ser apenas um vestígio do passado econômico para se consolidar como uma expressão cultural viva na paisagem de Anápolis. Sobre a materialização desse conjunto e a própria definição de paisagem, Santos observa que:

A paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. (...) A paisagem se dá como um conjunto de objetos reais-concretos. (...) Cada paisagem se caracteriza por uma dada distribuição de formas-objetos, providas de um conteúdo técnico específico. (SANTOS, 2002, p. 103).

A paisagem manifesta-se como o resultado direto da ação sociedade sobre o espaço ao longo do tempo, incorporando morfologias, simbologias e sistemas de valores. De acordo com Alves (2018), essas configurações espaciais possuem caráter singular e evolutivo, funcionando como um reflexo das particularidades de cada grupo social e das interações com o território no qual se inserem.

Nesse contexto, a Vila Industrial Jundiá integra o acervo cultural e industrial de Anápolis, sendo formada tanto por estruturas voltadas à logística fabril, quanto por residências que, desde a sua fundação, acolhem operários e seus familiares. A relevância da Vila ultrapassa os limites do bairro, consolidando-se como um pilar da identidade anapolina, dada sua função central na trajetória do crescimento industrial e na expansão da malha ferroviária regional. Diante disso, este estudo propõe um mapeamento detalhado desse complexo urbano, investigando desde os processos históricos que culminaram em sua implementação, até as reflexões contemporâneas sobre a preservação de seu patrimônio.

O método adotado combina diferentes estratégias de investigação. Inicialmente, procedeu-se ao levantamento de fontes documentais no Museu Histórico Alderico Borges de Carvalho e à realização de visitas de campo, visando à identificação e à análise do conjunto urbano da Vila Industrial Jundiá. Em paralelo, realizou-se revisão bibliográfica, tendo como foco a relação entre espaço e memória abordada por autores como Leonardo Barci Castriota (2009), Pierre Nora (1993), Maurice Halbwachs (2006) e Ulpiano Meneses (1992).

1 Os Trilhos, a Indústria e as Moradias Operárias de Anápolis

1.1. A Ferrovia como Motor Econômico de Anápolis (1920-1950)

A expectativa pela chegada da ferrovia em Anápolis impulsionou o mercado local, especialmente as atividades comerciais e a cafeicultura — setor no qual o município se destacou como principal produtor (FREITAS, 1995, p. 43). A chegada dos trilhos desencadeou um fluxo migratório significativo, transformando sua economia.

Entre as décadas de 1930 e 1940, Anápolis vivenciou um ciclo de expansão urbana amplamente divulgado pelos veículos de comunicação da época. A imprensa destacava não apenas o vigor econômico da cidade, mas também o avanço de sua infraestrutura e a eficiência na oferta de serviços públicos e privados. Com desempenho expressivo nos setores agrícola, educacional e comercial, além de forte dinamismo financeiro, o município consolidou sua imagem no estado, sendo celebrado como “Grande Cidade Goiana” (Figura 01).



Figura 01

Manchete do jornal 'O ANÁPOLIS' destacando Anápolis como uma Grande Cidade Goiana.
Fonte: Acervo do Museu Histórico de Anápolis – Alderico Borges de Carvalho, 2024.

Toda a prosperidade propagada na época guardava relação direta com a implementação da Estrada de Ferro de Goiás (EFG). Mais do que um avanço para Anápolis, ela atuou como motor fundamental para o desenvolvimento de Goiás. Segundo Castilho (2012), a malha ferroviária funcionou como o canal por onde as “lógicas capitalistas” foram introduzidas e disseminadas pelo interior goiano.

A EFG transformou a dinâmica regional, substituindo gradualmente o precário sistema de transporte então existente pelo modal ferroviário, dotado de maior agilidade e capacidade técnica. A mudança foi estratégica para integrar Goiás aos principais polos econômicos do

país, uma vez que a “instalação dos trilhos permitiu a diminuição nos custos de carga e o aprimoramento da logística de transporte [...]” (CASTILHO, 2012, p. 67).

Quanto à expansão da rede ferroviária, a Estação de Roncador (1914) serviu como o limite da linha até o ano de 1922, data em que se inaugurou a de Pires do Rio — marco inicial do trecho principal até Leopoldo de Bulhões. Posteriormente, em 1931, foi entregue a Estação de Leopoldo de Bulhões, ponto estratégico de onde se projetaria o ramal de Anápolis.

Originalmente, o projeto da EFG previa a ligação entre Anápolis e a cidade de Goiás, antiga capital, passando por Anápolis. Entretanto, a transferência da sede administrativa para Goiânia forçou uma reestruturação do projeto. Com a nova prioridade logística, o eixo principal foi redirecionado de Leopoldo de Bulhões para Goiânia. Em razão disso, o segmento anapolino perdeu o status de linha-tronco e passou a operar como ramal.

A estrada de ferro chegou a Anápolis em 1935. Foram construídas quatro estações ao longo desse processo: três delas entregues com a chegada dos trilhos, e a última finalizada em 1951. Entre elas destaca-se a Estação Engenheiro Valente (1935), primeira a ser implantada no município; embora tenha sido demolida, ela foi a porta de entrada da via férrea no município, logo após os trilhos deixarem Leopoldo de Bulhões (Figura 02).

Na sequência foi inaugurada a General Curado (1935). Situada na área onde hoje se localiza o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), a edificação permanece preservada e protegida como Patrimônio Histórico Municipal, conforme estabelecido pelo Projeto de Lei nº 3803 de 2015. Já a Prefeitura José Fernandes Valente (1935), entregue quando o sistema foi inaugurado, localizada na área central. Durante décadas, essa unidade atuou como o terminal da linha, status que manteve até 1976, quando os trilhos foram removidos do centro urbano.

A partir de 1976, o terminal ferroviário foi transferido para a Estação Engenheiro Castilho (1951), na Vila Industrial Jundiá, impulsionando o desenvolvimento do bairro.

A convergência entre a implementação da malha ferroviária e a localização estratégica de Anápolis — situada na extremidade oriental da região denominada Mato Grosso de Goiás — transformou o município em

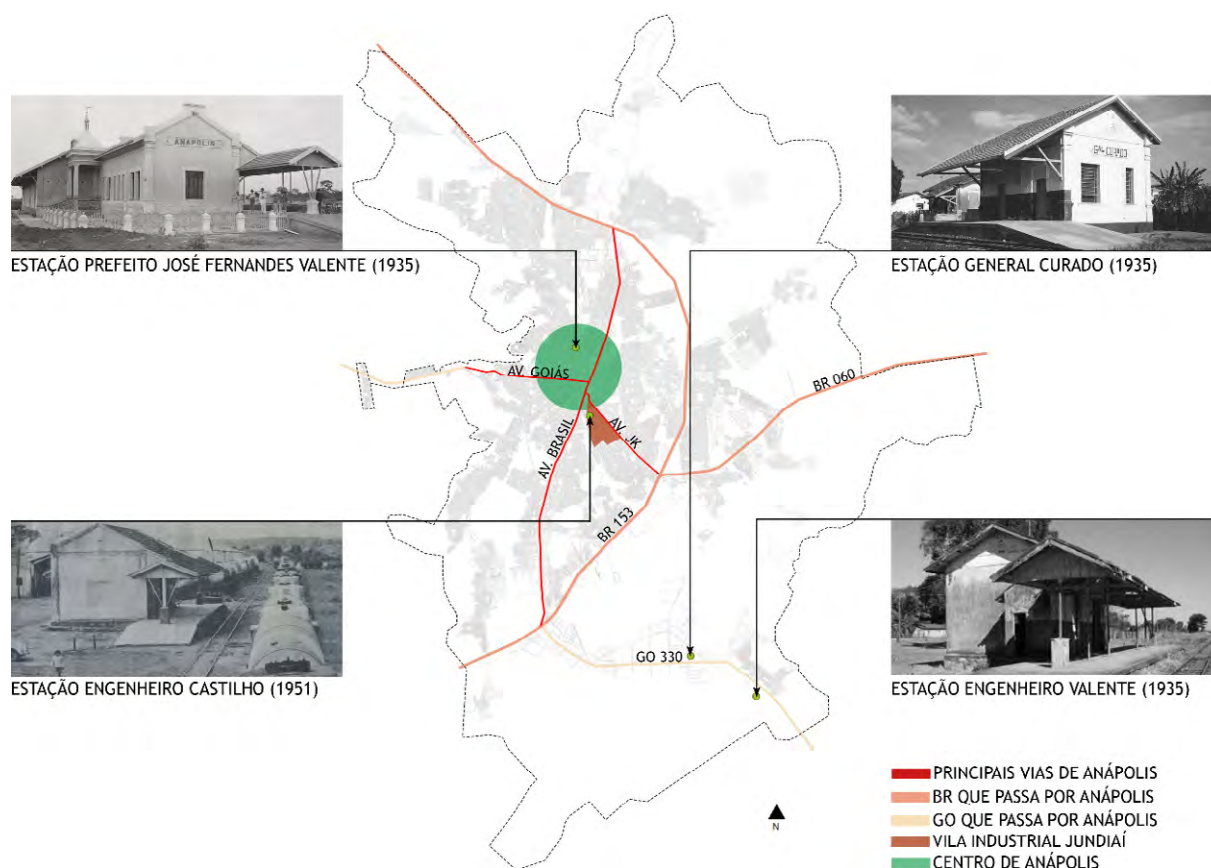


Figura 02

Mapa com localização das estações ferroviárias em Anápolis. Fonte: Croqui do Autor elaborado sobre Arquivo Digital da Prefeitura de Anápolis, 2026. As imagens das estações são do acervo do Museu Histórico de Anápolis – Alderico Borges de Carvalho, 2026.

eixo central de um dos mais dinâmicos processos de expansão do país (FAISSOL, 1957, p. 03). Esse dinamismo socioeconômico refletiu-se diretamente nos índices demográficos da época, com crescimento populacional superior a 10.000 habitantes entre 1940 e 1950.

O impacto da ferrovia na expansão urbana foi profundo, impulsionando Anápolis a um patamar de prosperidade econômica sem precedentes. A rotina urbana foi moldada pelo fluxo mercantil, consolidando a cidade como espaço de intensas transações comerciais (FREITAS, 1995, p. 43). Embora a conexão ferroviária tenha facilitado a integração com os principais eixos econômicos do país — como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais —, seu principal legado foi o fortalecimento do comércio interno. Esse processo consolidou o município como polo estratégico de abastecimento para o estado de Goiás.

Além do aprimoramento do sistema viário, dos passeios públicos e dos serviços urbanos, o principal

avanco ocorreu na esfera econômica. Esse processo foi impulsionado pelo fortalecimento do comércio e pela instalação de complexos de armazenamento — tanto no atacado quanto no varejo — nas proximidades da estação, muitos dos quais ainda permanecem. Esse fenômeno é observado na Vila Industrial Jundiá, onde a morfologia urbana ainda é definida por edifícios destinados ao armazenamento e à produção fabril, bem como pela antiga Estação Engenheiro Castilho.

1.2. A Estruturação das Vilas Operárias de Anápolis

O crescimento de Anápolis foi impulsionado por dois eixos fundamentais: o primeiro, relacionado à consolidação do setor industrial, com foco no processamento de insumos e no beneficiamento de grãos; o segundo, associado à intensa circulação de bens nas redes de comércio atacadista e varejista. Diante da rápida expansão urbana e da consequente escassez de moradias, surgiram duas estratégias habitacionais distintas. A primeira consistiu na criação das vilas operárias — conjuntos residenciais edificadas por industriais para abrigar seus trabalhadores (BERNARDES, 2015, p. 150).

A segunda modalidade corresponde às vilas particulares — empreendimentos que, diferentemente das anteriores, não se destinavam exclusivamente aos funcionários de uma única empresa. Essas habitações eram desenvolvidas por construtoras ou investidores individuais, visando à rentabilização do capital por meio da venda ou locação das unidades (BONDUKI, 2014, p. 19).

Nesse contexto, três áreas de Anápolis se destacam como referências da articulação entre setor industrial, atividades comerciais e formação de núcleos habitacionais operários: a Vila Fabril, a Vila Jaiara e a Vila Industrial Jundiá (Figura 03).

A gênese da Vila Fabril está vinculada à instalação de olarias na porção oeste do núcleo central de Anápolis, ainda na década de 1930. Esse perfil produtivo foi ampliado nos anos 1950 com a instalação de fábricas de cerâmica e do Frigorífico Goiás. O adensamento industrial impulsionou o surgimento de núcleos residenciais destinados aos trabalhadores, cujas edificações foram viabilizadas tanto por investimentos dos proprietários das fábricas quanto por iniciativas dos próprios operários (BERNARDES, 2015, p. 160).

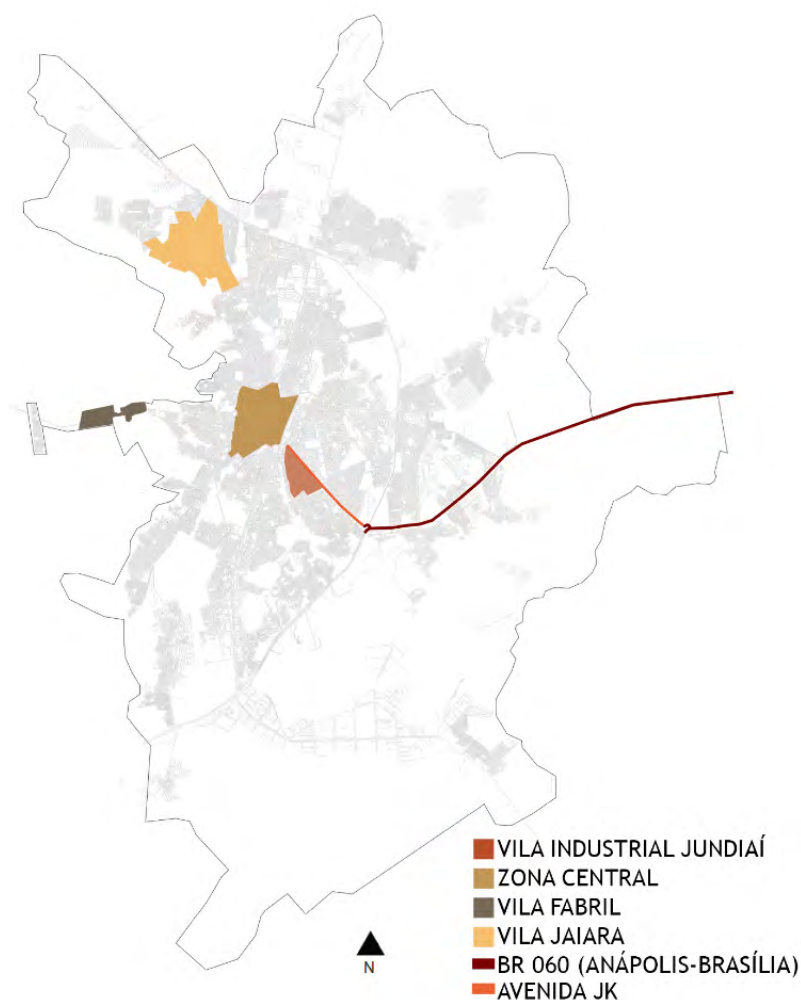


Figura 03

Localização das Vila Fabril, Vila Jaiara e Vila Industrial Jundiaí em Anápolis. Fonte: Croqui do Autor elaborado sobre Arquivo Digital da Prefeitura de Anápolis, 2025.

A Vila Fabril caracteriza-se pela combinação entre os modelos de vila operária e vila particular, uma vez que seu desenvolvimento alternou entre capital privado dos residentes e investimento dos proprietários industriais. Apesar dessa diversidade de financiamento, consolidou-se como núcleo habitado majoritariamente por trabalhadores das indústrias (BERNARDES, 2015, p. 160).

A Vila Jaiara, projetada em 1943 pelo engenheiro agrônomo Luiz Caiado de Godoy, teve sua evolução associada à instalação da Companhia Goiana de Fiação e Tecelagem de Algodão (posteriormente Vicunha S/A) na porção norte do município. O início das operações, em 1946, marcou a implantação da primeira

unidade têxtil do estado de Goiás. À semelhança da Vila Fabril, a Jaiara também apresentou dinâmica de produção habitacional mista, combinando moradias financiadas por empresas industriais e investimentos diretos de operários.

O surgimento da Vila Industrial Jundiaí remonta a 1954, quando foi planejada para integrar unidades fabris, depósitos agroindustriais, galpões e áreas residenciais. O loteamento foi concebido como extensão do bairro Jundiaí, cujo projeto datava de 1943. Atualmente, sua paisagem é fortemente marcada por tipologias industriais, com destaque para os galpões de armazenamento e produção.

A Vila Industrial Jundiaí também apresenta caráter híbrido entre vila operária e vila particular. A dimensão habitacional estruturou-se em torno do Conjunto Eldorado, composto por sobrados financiados pelo Banco Nacional da Habitação (BNH), em parceria com empresas da construção civil. As unidades eram comercializadas ou alugadas, tendo como público-alvo tanto proprietários industriais quanto trabalhadores do próprio bairro.

A consolidação da Vila Industrial Jundiaí produziu impactos na organização do bairro Jundiaí e no cotidiano de Anápolis em escala ampliada. Ao longo do tempo, sua paisagem passou por sucessivas transformações associadas aos ideais de desenvolvimento e modernização vigentes (ALVES JÚNIOR, 2020, p. 50).

Nesse contexto, a ideia de progresso, no imaginário da população anapolina, associa-se à inovação e à substituição do antigo pelo novo. Esse ideal orientou transformações iniciadas na década de 1930, inicialmente vinculadas à chegada da ferrovia e, posteriormente, à expansão do potencial econômico. Esse processo reconfigurou a Vila Industrial, consolidando-a como nó estratégico na articulação entre os setores industrial e comercial do município.

2. Vila Industrial Jundiaí em foco

2.1. A Consolidação da Vila Industrial Jundiaí

A Vila Industrial Jundiaí foi idealizada como polo industrial do bairro Jundiaí, destinado a concentrar estabelecimentos fabris, unidades de armazenamento e uma vila popular concebida nos moldes das habitações operárias. No projeto original do bairro, essa zona industrial figurava apenas como diretriz estraté-

gica, sem integração efetiva ao traçado do loteamento ou ocupação imediata, o que resultou no desenvolvimento autônomo da área em relação à malha do bairro Jundiaí.

O loteamento da Vila Industrial foi aprovado em 26 de fevereiro de 1954, por meio de portaria municipal assinada pelo prefeito João Luiz de Oliveira, com projeto do engenheiro civil José do Couto Dafico Filho. Sua implantação ocorreu três anos após a inauguração da Estação Engenheiro Castilho, que atuou como principal indutora da dinâmica industrial da região (ALVES JÚNIOR, 2020, p. 62).

A construção de Brasília (1957–1960) constituiu marco decisivo para a expansão da Vila Industrial. Anápolis consolidou-se como suporte logístico da nova capital, beneficiando-se de sua posição como ponto terminal da Estrada de Ferro Goiás, canal de escoamento de insumos construtivos. Nesse período, o município registrou aceleração demográfica e urbana comparável àquela observada com a chegada da ferrovia em 1935, acompanhada por intervenções federais em infraestrutura e expansão das atividades comerciais (FREITAS, 1995, p. 62).

Nesse contexto, a implantação de Brasília motivou a criação da BR-060, conectando a capital federal a Anápolis. Associada a esse eixo rodoviário e com recursos federais, foi construída a Avenida Juscelino Kubitschek (JK), que atravessa o loteamento da Vila Industrial Jundiaí na divisa com o bairro Jundiaí.

De acordo com a configuração urbana da Vila Industrial Jundiaí (1954), a Avenida JK foi implantada em proximidade com a Estação Engenheiro Castilho (1951), favorecendo a integração entre os sistemas ferroviário e rodoviário. Essa articulação logística consolidou o município como polo de atração econômica, estimulando a instalação de unidades de beneficiamento de arroz e empreendimentos agroindustriais, além da transferência de armazéns do centro urbano para os galpões da nova área industrial.

Em 1963, a instalação do Moinho Catarinense Ltda., nas proximidades da Estação Engenheiro Castilho, consolidou o ciclo de expansão econômica da Vila Industrial. Em 1969, o bairro sediou a primeira edição da Feira de Amostras da Indústria de Anápolis (FAIANA), realizada em pavilhão adjacente à estação ferroviária — atual área do Centro Administrativo Municipal — e voltada à divulgação do potencial manufatureiro do município (ALVES JÚNIOR, 2020, p. 75).

A relevância da Vila Industrial Jundiaí no contexto urbano de Anápolis intensificou-se na década de 1970, com a desativação das operações ferroviárias no centro da cidade. Ainda no final dos anos 1950, mobilizações populares passaram a reivindicar a retirada dos trilhos da área central, culminando na desativação da Estação Prefeito José Fernandes Valente. Com isso, a Estação Engenheiro Castilho assumiu a condição de terminal da linha férrea no município.

O processo foi consolidado em 1975, quando o prefeito Jamel Cecílio autorizou a retirada definitiva dos trilhos do centro urbano, executada em maio de 1976. Como consequência, a Estação Engenheiro Castilho passou por reforma e adaptação ao longo da década de 1970, consolidando-se como ponto terminal da ferrovia em Anápolis.

2.2. História e Memória: A Vila Industrial Jundiaí no Presente

A dimensão fabril da Vila Industrial Jundiaí permanece legível em sua configuração atual. Uma das formas de leitura desses vestígios históricos é o caminhar, prática que ultrapassa o simples deslocamento físico. Ao percorrer o espaço, o observador entra em contato com diferentes temporalidades, observa o cotidiano e é afetado por estímulos auditivos e olfativos que articulam o presente às memórias do passado industrial.

A memória enquanto processo subordinado à dinâmica social desautoriza, seja a ideia de construção no passado, seja a de uma função de almoxarifado desse passado. A elaboração da memória se dá no presente e para responder a solicitações do presente. É do presente, sim, que a rememoração recebe incentivo, tanto quanto as condições para se efetivar (MENESES, 1992, p.11).

A interação com o conjunto urbano da Vila, mediada pelo deslocamento a pé, permite compreender as diferentes formas de acesso à Vila Industrial Jundiaí. Para além da análise urbana, essa abordagem evidencia a relação entre as lembranças dos moradores e o funcionamento cotidiano do bairro. Segundo Halbwachs, no processo de formação da memória coletiva, observa-se que:

[...]não há linhas de separação nitidamente traçadas, como na história, mas somente limites irregulares e incertos. O presente (entendido como estendendo-se por uma certa duração, aquela que interessa à sociedade de hoje) não se opõe ao passado, configurando-se dois períodos históricos vizinhos (HALBWACHS, 2006, p. 26).

Nesse sentido, o autor, ao tratar das lembranças, destaca que:

[...]nossas lembranças permanecem coletivas, e elas nos são lembradas pelos outros, mesmo que se trate de acontecimentos nos quais só nós estivemos envolvidos, e com objetos que só nós vimos. É porque, em realidade, nunca estamos sós. (HALBWACHS, 2006, p. 37).

Para analisar a paisagem da Vila Industrial Jundiaí, é necessário compreender a história de Anápolis e as transformações que levaram ao planejamento e à consolidação do bairro. Esses registros do passado não constituem arquivos estáticos, mas elementos ainda legíveis na realidade contemporânea do lugar (HALBWACHS, 2006, p. 82). Ao diferenciar historiografia (registro do passado) e memória coletiva (história vivida), Halbwachs observa que:

A história não é todo o passado, mas também não é tudo aquilo que resta do passado. Ou, se o quisermos, ao lado de uma história escrita, há uma história viva que se perpetua ou se renova através do tempo e onde é possível encontrar um grande número dessas correntes antigas que haviam desaparecido somente na aparência. (HALBWACHS, 2006, p. 84).

O ato de caminhar pela Vila Industrial Jundiaí possibilita o contato direto com elementos marcantes de sua paisagem, como o complexo de galpões, a Estação Engenheiro Castilho, o edifício em ruínas do antigo moinho de trigo e as residências do Conjunto Eldorado. Essas estruturas funcionam como suportes da memória histórica local, ao mesmo tempo em que suscitam reflexões sobre o estado de conservação do patrimônio diante dos processos de modernização e transformação urbana.

Os limites da Vila Industrial Jundiaí são definidos pelas avenidas Presidente Vargas, Juscelino Kubitschek (JK) e Progresso. Segundo o Plano Diretor de Anápolis (2016), a área integra a Macrozona do Rio das Antas, sendo classificada como Área Especial de Interesse Urbanístico (AEIU).

A malha urbana da Vila Industrial Jundiaí apresenta configuração ortogonal. Conforme o mapeamento (Figura 04), essa organização resulta em vias dispostas de forma paralela e perpendicular à Avenida Juscelino Kubitschek (AV. JK), formando quadras predominantemente retangulares. Essa geometria favorece a implantação de complexos fabris e depósitos de estocagem, funções que orientaram o desenho do loteamento.

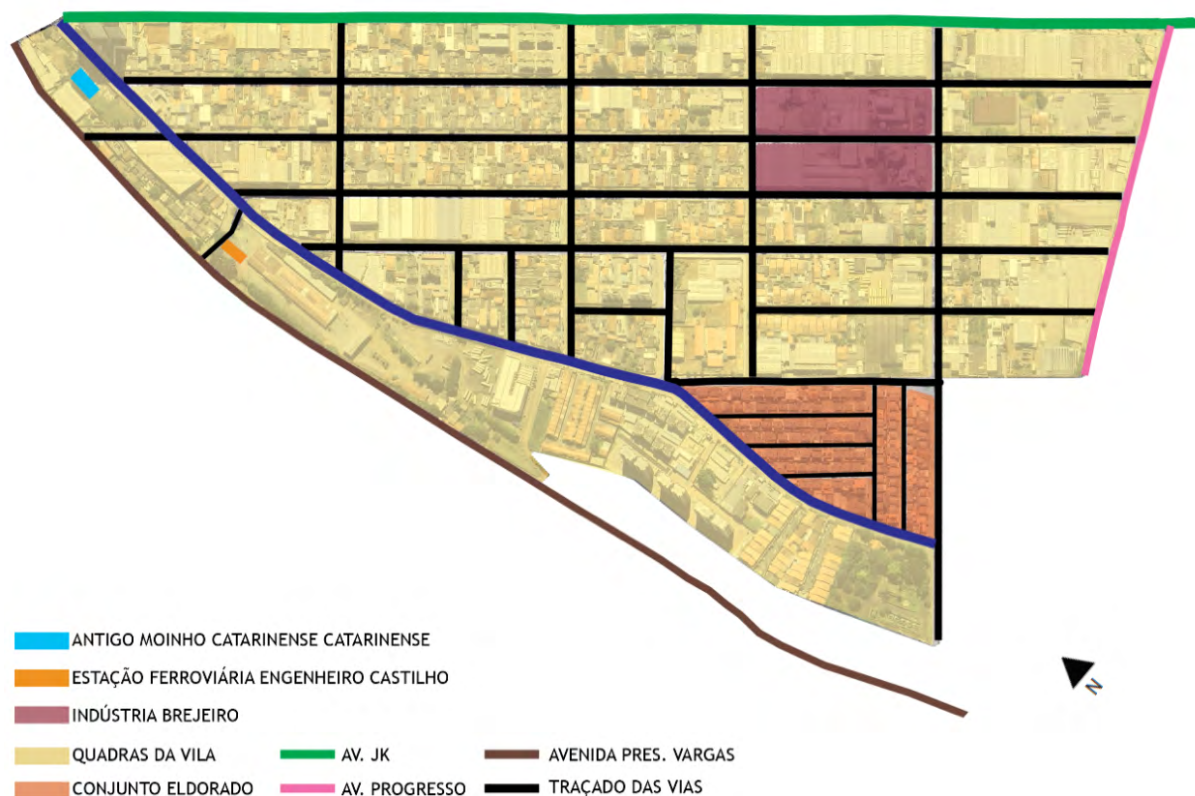


Figura 04

Mapa com traçado urbano da Vila Industrial Jundiá e os principais edifícios históricos.

Fonte: elaborado pelo autor, 2025.

Ao acessar a Vila Industrial Jundiá pela Avenida Juscelino Kubitschek, observa-se uma densa concentração de galpões que conformam uma espécie de “barreira” visual (Figura 05), consolidando um marco na paisagem. Essas estruturas abrigam atividades industriais e de estocagem de mercadorias. A relevância da via é ampliada por sua conexão com a BR-060, eixo que estabelece fluxo estratégico entre Anápolis e as capitais Goiânia (GO) e Brasília (DF).



Figura 05

Galpões característicos da Vila Industrial Jundiá na Avenida JK. Fonte: Registros do autor, 2025.

A porção sudeste da Vila Industrial Jundiaí é delimitada pela Avenida Progresso. Nesse setor, o cenário urbano é fortemente influenciado pelas atividades do complexo fabril, com destaque para uma ampla área de estacionamento de caminhões (Figura 06). Além de sua função logística, a via concentra interseções que permitem o acesso ao interior do bairro.

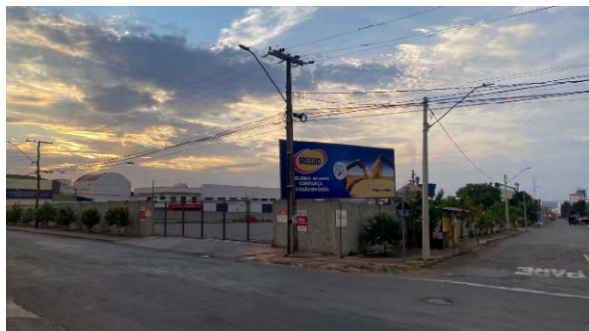


Figura 06
Estacionamento de caminhões da empresa Brejeiro. Fonte: Registros do autor, 2025.

Os galpões da Indústria Brejeiro (Figura 07), com sua estética fabril característica, constituem referência na paisagem do bairro em Anápolis. Estabelecida em 1966 sob a denominação Brejeiro Produtos Alimentícios Orlândia S.A. Comércio e Indústria, a empresa passou por sucessivas ampliações, ocupando atualmente duas quadras completas. Trata-se do principal complexo industrial em atividade no bairro, atuando no beneficiamento e empacotamento de arroz, no beneficiamento de soja e na produção de óleos vegetais e biodiesel.



Figura 07
Brejeiro Produtos Alimentícios Orlândia S/A.
Fonte: Registros do autor, 2025.

A extremidade oeste da Vila Industrial Jundiaí é delimitada pela Avenida Presidente Vargas. Essa via abrigava o antigo leito dos trilhos da Estrada de Ferro Goiás (EFG), principal elemento condicionador do desenho urbano do bairro nessa porção.

A Avenida Presidente Wilson localiza-se paralelamente à área que corresponde ao antigo pátio da Estação Ferroviária Engenheiro Castilho. A partir dessa via, tem-se acesso ao Conjunto Eldorado (Figura 08).



Figura 08

Antiga Estação Ferroviária Engenheiro Castilho (À esquerda); Conjunto Eldorado (À direita). Fonte: Registros do autor, 2025.

Na interseção entre as avenidas JK, Minas Gerais, Federal e Presidente Wilson, localizam-se o antigo Moinho Catarinense Ltda., em ruínas, e o Edifício Gênesis (Figura 09), cuja presença alterou a leitura da Vila Industrial Jundiaí. Inaugurado em 2018, o empreendimento marca o início de uma nova fase de transformações na paisagem e no cotidiano do bairro. O

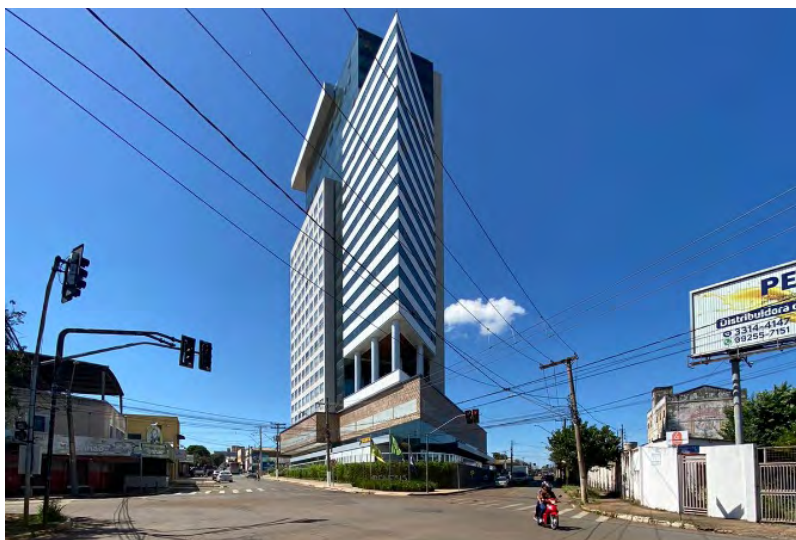


Figura 09

Cruzamento das Avenidas JK e Presidente Wilson, onde se observa o contraste: à esquerda temos o Edifício Genesis e à direita o antigo Moinho. Fonte: Registros do autor, 2025.

Gênese materializa a aspiração por modernização em Anápolis; contudo, sua implantação impulsionou a valorização imobiliária da área, colocando em risco a permanência dos galpões industriais e das habitações do Conjunto Eldorado. O discurso do “progresso”, frequentemente mobilizado para justificar intervenções urbanas, tem contribuído para a descaracterização de paisagens industriais e a perda de referências históricas em Anápolis.

2.3. Os Substratos da Memória da Vila Industrial Jundiaí

Após compreendermos a dinâmica de acesso à Vila Industrial Jundiaí por meio de suas principais vias, examinaremos os componentes que definem sua paisagem. Esses elementos permitem identificar as marcas do tempo. Segundo Halbwachs (2006, p. 69), os vestígios do passado manifestam-se de forma nítida para aquele que observa atentamente a disposição urbana e a sociedade presente.

As edificações, seja de forma isolada ou em seu conjunto, atuam no cenário urbano como testemunhos das mudanças vivenciadas pela coletividade. Segundo Lucca e Pimenta (2015), a arquitetura e, por extensão, a própria paisagem, configuram-se como palcos de:

[...]memórias, coletivas ou individuais, e da identidade que ainda vive, uma vez que possibilita à vida cotidiana o contato permanente com as lembranças e registros dos diferentes períodos do processo de produção da cidade. (LUCCA; PIMENTA, 2015, p. 269).

Para Nora (1968), os “lugares de memória” surgem no valor atribuído a espaços e objetos como suportes da memória, visto que a memória necessita de substratos físicos, manifestando-se “no concreto, no espaço, no gesto, na imagem e no objeto” (NORA, 1968, p. 78). De acordo com o autor, a conservação desses locais permite que eles atuem como referenciais simbólicos — verdadeiras “marcas testemunhas de um período passado e de aspirações de perenidade” (NORA, 1968, p. 78). Nesse sentido, Castriota (2009), ao discutir as dimensões da memória no patrimônio, aponta que:

Os lugares podem despertar memórias naqueles que, membros da comunidade, compartilham de um passado comum, enquanto, ao mesmo tempo, podem representar passados também para “forasteiros” que estejam interessados em conhecer sobre eles no presente. [...] Assim, uma estratégia adequada para se promover a chamada “história pública urbana” seria certamente explorar não só a “memória social”, mas

também a “memória do lugar”, que aparece assim como uma ideia poderosa para se ligar os campos da preservação do ambiente construído, da história pública e da memória social. (CASTRIOTA, 2009, p. 125).

A Vila Industrial Jundiá tem enfrentado perdas irreversíveis de seus pontos de ancoragem da memória, o que resulta na descaracterização de sua paisagem e de seu patrimônio industrial. Ao ingressarmos no bairro, os elementos que compõem sua identidade visual — representados por tipologias como o complexo de galpões, o Conjunto Eldorado, a Estação Engenheiro Castilho e o antigo Moinho Catarinense — orientam a percepção da paisagem. Essas estruturas funcionam como testemunhos de períodos passados, revelando ritmos cotidianos e trajetórias que permanecem profundamente conectadas ao traçado das ruas e aos edifícios.

Os galpões industriais, destinadas ao armazenamento e à produção, integram o cenário da Vila Industrial Jundiá desde a fundação. Pela quantidade e disposição espacial, essas estruturas comportam-se como um dos marcos visuais mais significativos da paisagem. Implantados de maneira perfilada, os galpões materializam um dos limites físicos da Vila.

Caracterizam-se por plantas livres, permitindo a instalação de maquinário e amplas áreas de estocagem. Quanto aos fechamentos, os galpões possuem vedações em alvenaria estrutural, com aberturas pontuais, compostas por largos portões de carga e descarga e esquadrias reduzidas na fachada principal. O sistema de cobertura utiliza estruturas treliçadas revestidas por telhas metálicas, variando entre três tipologias distintas: telhados de duas águas, coberturas com platibanda e perfis curvos.

Localizado ao sul da Vila Industrial Jundiá, o Conjunto Eldorado apresenta paisagem homogênea, composta por sobrados implantados de forma isolada nos lotes, com garagem e muros de delimitação. Conforme relatos de residentes, sua origem remete a uma vila operária planejada para abrigar trabalhadores dos complexos industriais da região.

Na Avenida Presidente Wilson localiza-se o extenso terreno da antiga Estação Ferroviária Engenheiro Castilho. Desde 2017, a edificação é protegida como Patrimônio Histórico Municipal, conforme estabelecido pelo Projeto de Lei nº32. Atualmente o prédio funciona como padaria-escola. Segundo a gerência da unidade, o local disponibiliza cursos gratuitos de pa-

nificação desde 2007, sendo gerido pela Secretaria de Indústria, Comércio, Trabalho, Emprego e Renda da Prefeitura de Anápolis.

Próximo à estação situam-se os remanescentes do Moinho Catarinense Ltda., edificado em 1963. O imóvel destinava-se ao armazenamento de grãos e insumos da companhia. Segundo Castro (2016, p. 12), o encerramento das atividades ocorreu na década de 1970, em um contexto posterior à desativação da Estrada de Ferro Goyaz (EFG) em Anápolis, em 1976. Atualmente, o edifício encontra-se parcialmente descaracterizado, com supressão de elementos internos e da cobertura, resultando em acentuado processo de deterioração.

Como marco da ocupação contemporânea, encontra-se o *Edifício Gênesis* (Figura 10), adjacente às ruínas do Moinho Catarinense Ltda. Trata-se de uma torre de 26 pavimentos voltada ao setor corporativo, cuja



Figura 10
Contraste entre o antigo Moinho Catarinense Ltda. e o recente edifício corporativo Gênesis Office.. Fonte: Registros do autor, 2025.

volumetria contrasta fortemente com a paisagem e a identidade da Vila Industrial Jundiaí. O empreendimento rompe com a escala horizontal e a arquitetura local, evidenciando novas dinâmicas de ocupação no cenário contemporâneo do bairro.

Conclusão

A Vila Industrial Jundiaí teve sua gênese e evolução ligadas às dinâmicas da ferrovia e dos setores comercial e industrial. O acervo arquitetônico da Vila — composto pelos galpões industriais, o parque industrial da Brejeiro, a Estação Ferroviária Engenheiro Castilho, o antigo Moinho Catarinense Ltda. e as residências do Conjunto Eldorado — é o principal responsável por conferir singularidade à sua paisagem. No entanto, a inauguração do Edifício Gênesis Office representou um divisor de águas na configuração urbana, acelerando o processo de verticalização e intensificando a valorização imobiliária do bairro. Sua implantação impulsionou a construção de novos empreendimentos no entorno, como em 2025, quando se iniciou, ao lado do Gênesis, a construção de duas torres: uma comercial e corporativa (*Zion Smart Business*) e outra residencial (*Gênesis Residence*).

Como a Vila não possui proteção patrimonial, com exceção da estação ferroviária de forma isolada, esse conjunto edificado encontra-se exposto à pressão do mercado imobiliário, especialmente em áreas de grandes lotes, como o entorno do antigo Moinho, em frente ao Gênesis. A crescente demanda por terrenos, impulsionada por incorporadoras e investidores voltados a edifícios corporativos e residenciais de alto padrão, tem provocado a valorização do solo urbano. Essa conjuntura exerce pressão direta sobre os moradores antigos da Vila, que, diante da valorização imobiliária, acabam por vender seus imóveis e se deslocar do bairro.

O predomínio da lógica financeira tende a desconsiderar a memória coletiva e o senso de pertencimento, elementos que dependem tanto da preservação dos edifícios históricos quanto da permanência da comunidade residente. Nesse sentido, torna-se relevante o estabelecimento de instrumentos de reconhecimento e salvaguarda do patrimônio industrial da Vila, bem como de políticas públicas participativas voltadas à regulação da expansão imobiliária. A experiência de vivenciar a paisagem da Vila Industrial deve permanecer como um diálogo com a história viva de Anápolis, garantindo que seu legado não seja suprimido, mas encontrando maneiras de integrá-lo às demandas do presente.

Referências

ALVES JÚNIOR, Osvaldo Lino. *Da gênese ao Gênesis: transformações e permanências no território da Vila Industrial Jundiá*, em Anápolis (GO). 2020. 123 f. Dissertação (Mestrado) _Programa de Pós-Graduação em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado, Universidade Estadual de Goiás (UEG), Anápolis, 2020.

ALVES, Lidiane. *Representações das transformações espaciais: Breves considerações sobre a paisagem urbana*. Para onde? Revista eletrônica, v. 4, n. 1, agosto de 2011.

BERNARDES, Genilda D'Arc et al. "Um pedacinho de outrora...": memória de trabalhadores da Vila Fabril em Anápolis, Goiás (1950-1970). Sociedade e Cultura, Goiânia, v. 18, n. 2, p. 149-162, jul./dez. 2015.

BONDUKI, Nabil. Os pioneiros da habitação social no Brasil. Volume 1: Cem anos de construção de política pública no Brasil. 1. ed. São Paulo: Editora Unesp / Edições Sesc São Paulo. p.19-26, 2014.

CALAÇA JÚNIOR, M. P. *Paisagem e patrimônio: o caso da Vila Industrial em Anápolis – GO*. 2023. 263 f. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2023.

CASTILHO, Denis. Estado e Rede de Transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). *Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. XVI, n. 418 (67), 2012.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. *Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos*. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009. p.125.

CASTRO, Gabriele Pereira de. *O Novo CCI Anápolis: Uma Proposta Para dois Patrimônios Esquecidos*. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Câmpus de Ciências Exatas e Tecnológicas - Henrique Santillo (CCET), Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, 2016.

CASTRO, Joana Darc Bardella. *A industrialização e o ambiente: Vila Jaiara em foco – Anápolis/GO*. Revista de Economia da UEG, Anápolis, v. 7, n. 1, p. 102-119, jan./jun. 2011.

CARSALADE, Flavio de Lemos. *A pedra e o tempo: arquitetura como patrimônio cultural*. Tradução para o inglês Marcel de Lima Santos. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014. p.115.

COSSONS, Neil. *The BP Book of Industrial Archaeology*. London: David & Charles, 1978. p. 424 a 425.

FRANÇA, Maria de Souza. *Terra, trabalho e história: a expansão agrícola no "Mato Grosso" de Goiás – 1930/55*. Tese de Doutorado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1985. p.644-639.

FAISSOL, Speridião. *O problema do desenvolvimento agrícola do Sudeste do Planalto Central do Brasil*. Revista Brasileira de Geografia, Ano XIX, n. 1, p. 3- 66, jan./mar. 1957.

FREITAS, Rivalino Antônio de. *Anápolis – Passado e Presente*. Anápolis: Voga, 1995. p.43 a 62.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. Tradução de Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro, 2006. p.26-84.

LUCCA, Gustavo Rogério de; PIMENTA, Margareth de Castro Afeche. *O processo de reno-*

vação das áreas centrais na cidade contemporânea: o caso do conjunto arquitetônico e paisagístico da Praça do Congresso, em Criciúma (SC). In. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 2015. p. 269.

LUZ, Janes Socorro da. *A (re)produção do espaço de Anápolis/GO: a trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009.* Tese (Doutorado em Geografia), 2009.

MENESES, Ulpiano Bezerra. Patrimônio, Preservação e História da Energia. In: Anais do 1º Seminário Nacional de História e Energia. São Paulo: DPH, 1988. p. 68 a 73.

NORA, Pierre;. *Entre memória e história: a problemática dos lugares.* Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, [S.l.], v. 10, out. 1993. p.9-13.

POLONIAL, Juscelino. A ferrovia em Anápolis. In: Anápolis nos tempos da ferrovia. Anápolis: AEE, 1995. p.17.

RICOEUR, Paul, 1911, *A memória, a história, o esquecimento* - tradução: Alain François [et.al,]. - Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2007. p.64.

RUFINONI, M. *Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural.* Tese de doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2009. p.177 a 178.

RUFINONI, M. *Preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo: o bairro da Mooca.* Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2004.

SANTOS, Milton. *Espaço & Método.* São Paulo: Nobel, 1985. p.103.

MENESES, Ulpiano Bezerra. A história, cativa da memória? *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, n. 34, p. 9-24, 1992.